

Еженедельное издание

Рекомендуемая розничная цена: **349** руб.
Розничная цена: **69 900** бел. руб., **1 290** тенге

ТАНК Т-72

СОБЕРИ РАДИОУПРАВЛЯЕМУЮ МОДЕЛЬ!

№9

МАСШТАБ 1:16

Проект создан в сотрудничестве с



УРАЛВАГОНЗАВОД



DeAGOSTINI

ТАНК Т-72



Танк Т-72

Выпуск №9, 2015
Еженедельное издание

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:
105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова,
д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: Николаос Скилакис
Главный редактор: Анастасия Жаркова
Старший редактор: Дарья Клинг
Финансовый директор: Полина Быстрова
Коммерческий директор: Александр Якутов
Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук
Менеджер по продукту: Надежда Кораблёва

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт **www.deagostini.ru** или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: **8-495-660-02-02**
Телефон бесплатной горячей линии для читателей в России: **8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30,
«Де Агостини», «Танк Т-72»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС77-56180 от 15.11.2013

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг», Украина
Юридический адрес:
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, д. 119

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт **www.deagostini.ua** или обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в Украине: **0-800-500-8-40**

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»,
«Танк Т-72»
Украина, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины КВ 20526-10326Р от 13.02.2014

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», РБ, 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к
тел./факс: +375 (17) 331 94 41

Телефон «горячей линии» в РБ: **+ 375 17 279-87-87** (пн-пт, 9.00 – 21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Танк Т-72»

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 349 руб.
Розничная цена: 69 900 бел. руб., 1290 тенге

Неотъемлемой частью журнала являются элементы для сборки модели.

Издатель оставляет за собой право изменять розничную цену, а также повышать ее в отдельных выпусках коллекции в силу более высокой производственной стоимости некоторых деталей модели. Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.

ВНИМАНИЕ! Модель Танк Т-72 не является игрушкой и не предназначена для детей. Соблюдайте приведенные в журнале указания.

Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих деталей данной модели. Представленные изображения радиоуправляемой модели Танк Т-72 в масштабе 1:16 и элементов для ее сборки могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Автор-составитель: М. Коломиец

Отпечатано в типографии:
ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область, г. Фастов,
ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 65 200 экз.

© ООО «Де Агостини», 2014–2015
ISSN 2409-0107



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию».

Коллекция для взрослых не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям, установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

Дата выхода в России: 11.07.2015

Библиография:

Ю. Костенко. Танки. Воспоминания и размышления. Ниж. Тагил: РЕПРИНТ, 2008
М. Савенко, В. Чобиток. Основной боевой танк Т-64. М.: «Экспресс», 2001
С. Суворов. Танк Т-64. Первенец танков послевоенного поколения. М.: спецвыпуск журнала «Танкомастер», 2001
С. Устьянцев, Д. Колмаков. Боевые машины Уралвагонзавода. Танк Т-72. Ниж. Тагил: Медиа-принт, 2004

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.



Танк Т-64 («объект 432»), прошедший капитальный ремонт. Многие узлы и агрегаты установлены по типу машин более позднего выпуска модификации Т-64А.

Т-64

ПЕРВЫЙ ОСНОВНОЙ БОЕВОЙ ТАНК

В начале 1950-х годов конструкторское бюро завода № 75 в Харькове, которое возглавлял один из создателей знаменитого танка Т-34 — А.А. Морозов, приступило к разработке новой боевой машины. Через десять лет появился Т-64, который стал родоначальником нового класса боевых машин, которые именуются «основными боевыми танками».


Начало РАЗРАБОТКИ

К началу 1950-х годов советским конструкторам и военным стало ясно, что средний танк Т-54, разработанный

в конце Великой Отечественной войны и принятый на вооружение в апреле 1946 года, по ряду своих характеристик требует доработки. Прежде всего это касалось бронезащиты (к этому времени активное

развитие получили бронебойно-подкалиберные снаряды и кумулятивные боеприпасы) и вооружения: 100-мм нестабилизированная пушка не могла обеспечить эффективного ведения огня с хода. И хотя

конструкция Т-54 позволяла провести модернизацию танка с усилением бронирования и вооружения (что и было позже сделано), встал вопрос о создании более мощной боевой машины.

		T-64
Масса, т		36
Экипаж, чел.		3
Габаритные размеры, мм:		3
длина (с пушкой вперед), мм		8948
ширина, мм		3415
высота (по крыше башни), мм		2134
Максимальная скорость по шоссе, км/ч		65
Запас хода, км		650
Угол подъема		30°
Крен		30°
Ров, м		2,65
Брод, без ОПВТ/с ОПВТ, м		1/5
Толщина брони, мм:		
лоб корпуса		80+105+20
борт корпуса		80
башня		90+150+90
Вооружение:		
Пушка, тип x калибр, мм		Д-68 x 115
Пулеметы, количество x калибр, мм		1 x 7,62 ПКТ
Боекомплект:		
Выстрелов к пушке, шт.		37
Патронов, шт.		2000
Стабилизатор вооружения		2-плоскостной 2Э18
Двигатель, тип		5-цилиндровый двухтактный дизель 5ТДФ
Мощность, л.с.		700
Емкость бензобаков, внутренних/ наружных, л		815/330
Танковое переговорное устройство		ТПУ Р-124
Радиостанция		Р-123

В 1951 году на харьковском заводе № 75 главный конструктор А. Морозов, только что вернувшийся из Нижнего Тагила, создает отдел нового проектирования. Перед отделом, который возглавил Я.И. Баран, была

поставлена задача — разработать принципиально новый средний танк, имеющий более мощное, чем Т-54, вооружение и бронирование, а также новый дизельный двигатель с горизонтальным расположением цилиндров.

Эскизный проект такой машины, получившей обозначение «объект 430», был готов в 1953 году в двух вариантах: с 100-мм и с 122-мм орудием. Кроме того, второй вариант имел еще и более толстую броню в лобовой части.

К лету 1956 года был готов технический проект нового среднего танка, после утверждения которого началась сборка трех «объектов 430». На следующий год машины поступили на заводские испытания.

ОСНАЩЕНИЕ И ВООРУЖЕНИЕ

Корпус танка изготавливался из бронелистов толщиной до 120 мм, установленных под большими углами наклона к вертикали. Башня выполнялась литой с толщиной брони до 240 мм. «Объект 430» вооружался 100-мм пушкой Д-54ТС и тремя пулеметами (один из них зенитный). Для ведения огня использовались двухплоскостной стабилизатор «Метель» и оптический прицел-дальномер ТПД-43Б.

Из-за жесткого ограничения по массе (не более 36 т) конструкторы разработали принципиально новую ходовую часть с маленькими опорными катками с внутренней амортизацией и роликами для поддержки верхней ветви гусеницы. Для облегчения массы при изготовлении катков широко использовались алюминиевые сплавы.

В 1957 году опытные танки успешно прошли заводские и полигонные испытания. Но о принятии «объекта 430» на вооружение речь не шла — хотя машина и имела некоторые преимущества перед Т-54 и Т-55, использование в ее конструк-

ции принципиально новых узлов и агрегатов неизбежно создало бы в армии большие проблемы с обучением, обслуживанием и поставкой запасных частей.

К концу 1950-х годов поступила информация о том, что в странах НАТО танки начинают вооружать новой 105-мм пушкой с высокими баллистическими показателями (английские «центурионы» Mk-IX и Mk-X, американский М60, будущий немецкий «Леопард-1»). Естественно, руководство главного бронетанкового управления Советской Армии тут же потребовало усилить защиту и вооружение новых танков.

По инициативе А. Морозова один образец «объекта 430» оснастили новой 115-мм гладкоствольной пушкой Д-68, разработанной под руководством Ф.Ф. Петрова на базе 100-мм пушки Д-54ТС. Машина успешно прошла испытания, и в феврале 1961 года КБ завода имени В. Малышева (в феврале 1957 года завод № 75 переименовали в завод имени В.А. Малышева) получило от Министерства Обороны тактико-технические требования на проектирование нового среднего танка под обозначением «объект 432». Проект был подготовлен в очень сжатые сроки (пригодился опыт по «объекту 430»). Весной 1962 года изготовили два образца новой машины, один из которых в октябре того же года был продемонстрирован руководству СССР. Многие военные, в том числе и начальник танковых войск генерал-полковник П.П. Полубояров, выступили против «объекта 432». Однако новая харьковская машина понравилась



Опытный образец танка «объект 430» на испытаниях, зима 1957 года.



Танк «объект 432», общий вид. Хорошо видны три смотровых прибора механика-водителя.



первому секретарю ЦК КПСС Н.С. Хрущеву, и он дал «добро» на дальнейшие работы. В марте 1963 года появилось постановление ЦК КПСС «О подготовке к серийному производству нового среднего танка «Объект 432», а через год завод имени Малышева собрал первые 10 машин. К 1966 году выпуск новых машин составил 294 штуки, а 30 декабря 1966 года танк был принят на вооружение Советской Армии как Т-64.

Танк Т-64 вооружался 115-мм гладкоствольной пушкой Д-68 с гидроэлектро-механическим устройством заряжания с механизированной укладкой на 30 выстрелов. Еще 10 выстрелов к пушке размещались в баке-стеллаже. С пушкой был спарен 7,62-мм пулемет.

Т-64 стал первым в мире танком с автоматической системой заряжания. Подобная система появилась на западных танках только через 30 лет. Применение механизма заряжания позволило снизить высоту танка — например, Т-64 был ниже американского танка М60А1 на 60 см. Также введение механизма заряжания позволило сократить экипаж до 3 человек, исключив из его состава заряжающего.

Спаренная установка вооружения стабилизировалась в двух плоскостях электро-гидравлическим стабилизатором 2Э18 «Сирень». Для

ведения огня использовался дневной прицел-дальномер ТПД-43Б и ночной прицел ТПН-1-432.

Еще одной «изюминкой» Т-64 стала силовая установка — танк оснащался 2-тактным 5-цилиндровым многотопливным дизелем 5ТДФ. Его разработкой занималось конструкторское бюро под руководством А.Д. Чаромского с начала 1950-х годов.

Двигатель имел небольшую массу и скромные габариты в том числе и за счет горизонтального расположения цилиндров. Благодаря этому у Т-64 было самое маленькое из всех танков моторно-трансмиссионное отделение, которое по объему занимало 25% от всего бронированного объема машины.

Выхлопные газы использовались для обеспечения охлаждения радиаторов, смазки двигателя и коробки перемены передач, а также выброса пыли из бункера инерционной системы питания двигателя воздухом.

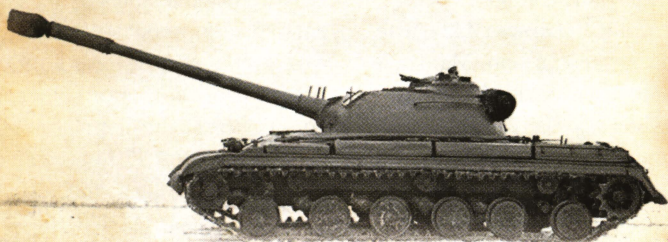
Однако двигатель требовал весьма квалифицированного обслуживания и качественных горюче-смазочных материалов. Достаточно сказать, что для 5ТДФ был разработан специальный сорт масла, который использовался только для этого двигателя.

Трансмиссия включала две семиступенчатые коробки передач, каждая из которых объединялась в одном блоке с планетарной бортовой передачей. Каждая коробка состояла из четырех планетарных рядов с работающими в масле фрикционными элементами,



Танк «объект 432». Обратите внимание на характерную бронировку люка механика-водителя в виде многоугольного броневых листа — такой лист устанавливался на Т-64 выпуска до 1964 года.

Многое в конструкции Т-64 применялось впервые. Именно на этих танках впервые в мире появилось так называемое разнесенное комбинированное бронирование. Так, лобовой лист корпуса, установленный под значительным углом (68°), был трехслойным: броневая сталь — специальный стеклопластик — броневая сталь. Башня также имела многослойное бронирование (броневая сталь — алюминиевый сплав — броневая сталь) толщиной 600 мм. Такое сочетание защищало от всех типов бронебойно-подкалиберных и кумулятивных боеприпасов того времени.



Опытный образец танка «объект 430», вид слева, зима 1957 года.

поверхность которых была покрыта слоем металлокерамики для увеличения срока службы. Управление коробками передач осуществлялось

гидросервоприводами. Это значительно облегчало работу механика-водителя и снижало его утомляемость при длительных маршах. В целом

трансмиссия танка Т-64 получилась довольно компактной и на 750 кг легче, чем у Т-55. Однако по конструкции она была значительно сложнее и требовала, как и двигатель 5ТДФ, качественного обслуживания.

Ходовая часть танка была выполнена по типу машины «объект 430». При этом в ее конструкции использовался опыт, полученный при испытании ядерного оружия. Было выяснено, что под воздействием светового излучения наружные резиновые бандажки на танковых катках загораются. Это учли при изготовлении танка Т-64, имевшего катки с внутренней амортизацией. Кстати, такую же конструкцию имели и поддерживающие

ролики. В качестве упругих элементов подвески использовались соосные торсионы. Также на каждом борту устанавливалось по три телескопических амортизатора на первых, вторых и шестых катках.

Гусеница изготавливалась из разборных траков с параллельным резиновым шарниром — это делалось с целью облегчения конструкции. Такая гусеница обеспечивала хорошее сцепление и не так сильно забивалась грязью, как у Т-54 и Т-62.

Танк Т-64 оснащался оборудованием для подводного вождения (ОПВТ), позволявшим преодолевать по дну водные преграды глубиной до 5 м. При этом их ширина значения не име-



При дальнейшей эксплуатации в ходе капитального ремонта Т-64 модернизировались до уровня более поздней модификации — Т-64А. На этих машинах установлены V-образные грязевые щитки и приварены полосы-пулеотбойники для защиты смотрового прибора механика-водителя.

ла — благодаря особенностям конструкции радиаторы омывались забортной водой, что обеспечивало охлаждение двигателя. Кроме того, находясь «на дне», можно было запустить заглохший двигатель — ОПВТ других советских танков не позволяло этого сделать.

Выпуск танка Т-64 велся с 1966 по 1969 год. Всего было изготовлено от 1000 до 1700 машин, включая «объект 432».

Танк Т-64 оказался чудовищно сложным и дорогим, для его выпуска требовалось переоснащение заводов, занятых в его производстве. Кроме того, пришлось вно-

сить изменения в программу боевой подготовки танкистов, а также систему ремонта и материально-технического обеспечения частей, вооруженных этой новой машиной.

Т-64 выпуска 1964–1969 годов имели большое количество как конструктивных, так и технологических недостатков. Но их эксплуатация в войсках позволила накопить материал для создания более совершенного танка — Т-64А.

«Шестьдесятчетверка» выпускалась в Харькове более двадцати лет, с 1964 по 1987 год. До настоящего времени эти танки состоят на вооружении нескольких стран.

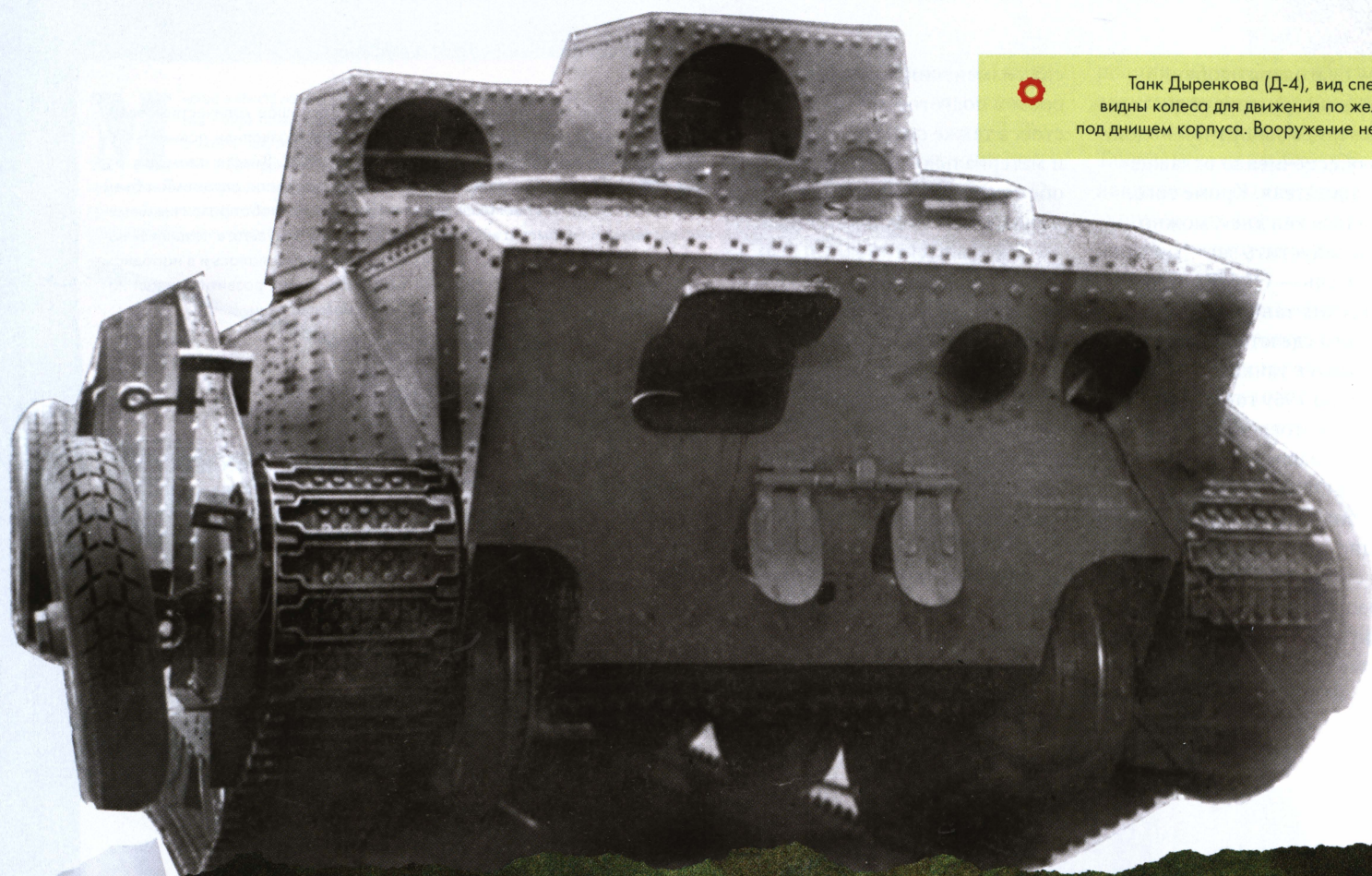
В целом конструкция Т-64 содержала большое количество совершенно новых узлов и деталей, которые позволили повысить боевые и эксплуатационные качества танка. Вместе с тем для отработки новых решений пришлось провести огромный объем научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ различными министерствами и ведомствами Советского Союза. В результате появились новые материалы и технологии, часть из которых использовалась и в народном хозяйстве. Таким образом, создание Т-64 дало толчок развитию новых направлений в электронике, гидравлике, материаловедении.



Отслужившие свое танки Т-64 впоследствии использовались на различных полигонах в качестве мишеней.



Танк Т-64 выпуска до 1967 года.



Танк Дыренкова (Д-4), вид спереди. Хорошо видны колеса для движения по железной дороге под днищем корпуса. Вооружение не установлено.

ТАНК НИКОЛАЯ ДЫРЕНКОВА

В конце 1920 — начале 1930 годов в СССР велись работы над созданием маневренных танков Т-12/Т-24. У этих машин, разработанных совместными усилиями конструкторов Ленинграда и Харькова, был «конкурент» — танк, спроектированный изобретателем Николаем Дыренковым. Долгое время в литературе об этой боевой машине было практически ничего неизвестно.

Николай Дыренков родился в 1898 году, окончил ремесленную школу при механико-техническом училище в Рыбинске. Высшего образования он не имел и мог заниматься

проектированием техники, только основываясь на своих практических знаниях.

Это был очень активный человек, с некой авантюрной жилкой, очень напористый

и пробивной. Без сомнения, он имел природные инженерные способности и был неплохим организатором.

Его карьера как изобретателя началась осенью 1928 года,

когда он предложил проект санитарного моторного вагона-автомотриссы для народного комиссариата здравоохранения Украины. Вагон был изготовлен и менее чем за год прошел более 6500 км. Воодушевленный первым удачным опытом, 5 октября 1929 года Дыренков обратился в РВС СССР с проектом сконструированного им оригинального колесно-гусеничного танка.

Предложение Дыренкова вызвало интерес, и 18 ноября того же года РВС СССР приняло постановление о необходимости «подвергнуть испытанию танк системы Д, с каковой целью дать срочный заказ Ижорскому заводу на 6 опытных экземпляров танка».

В декабре 1929 года на Ижорском заводе в Ленинграде создается опытно-конструкторское и испытательное бюро под руководством Н. Дыренкова, которое начало проектирование танка под обозначением Д-4.

Проект Д-4 закончили к февралю 1930 года. Это был двухбашенный 12-тонный танк, защищенный 15–20-мм броней, вооруженный двумя 45-мм пушками и четырьмя пулеметами ДТ. Гусеничный ход состоял из ведущего и направляющего колес и трех сдвоенных опорных катков большого диаметра (на каждый борт). В качестве элементов подвески использовались горизонтальные пластинчатые рессоры автомобильного типа.

Колесный ход включал две пары автомобильных колес. Привод осуществлялся на заднюю пару, передняя была управляемой.

Переход с гусениц на колеса происходил с помощью двух домкратов с приводом от двигателя танка. Кроме того, в передней и задней частях танка под днищем монтировались железнодорожные скаты. Благодаря им Д-4 мог самостоятельно передвигаться по рельсам, превращаясь таким образом в бронедрезину, а для форсирования водных преград машина оснащалась оборудованием для подводного хода.

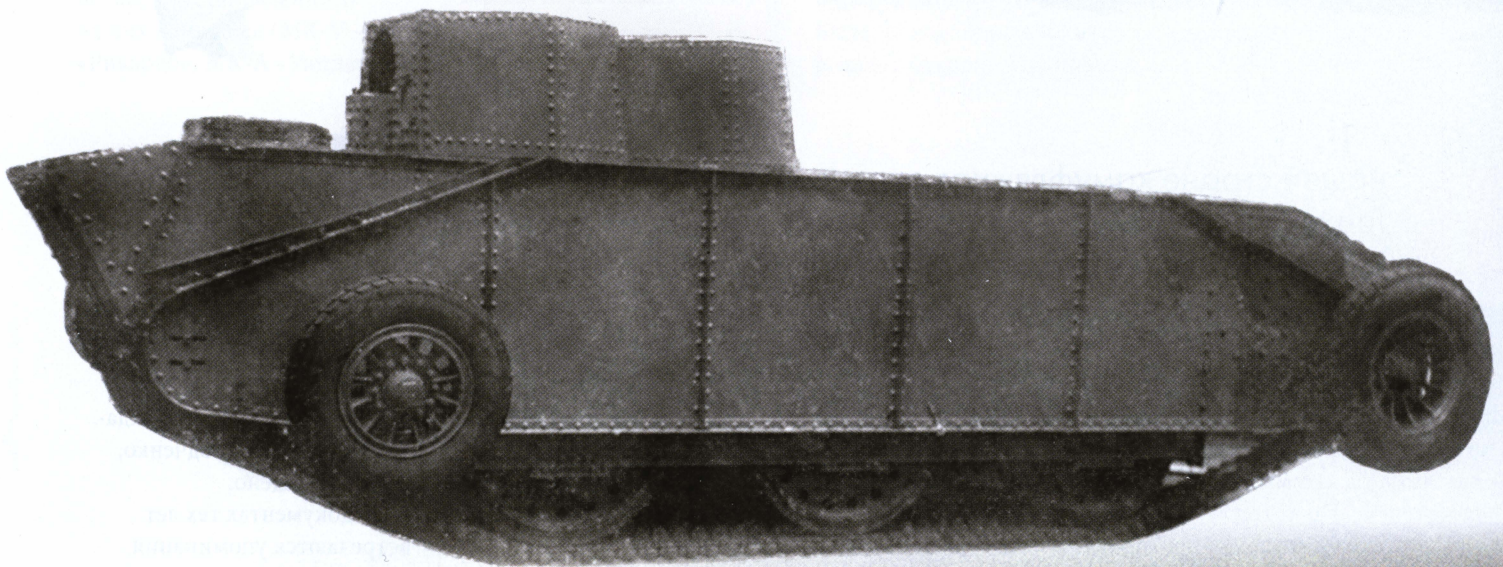
В качестве силовой установки использовалась пара импортных автомобильных двигателей «Геркулес» мощностью по 105 л.с. Благодаря установке реверса, Д-4 мог передвигаться вперед и назад с одинаковой скоростью. Из-за высокой сложности, а главным образом по вине самого Дыренкова, работа по изготовлению Д-4 затянулась. Дело в том, что Дыренков сам не мог

Кроме работы над танком Д-4 Николай Дыренков в своем КБ развернул бурную деятельность по разработке бронеавтомобилей, бронированных тракторов, боевых химических машин, мотоброневагонов, а также занимался созданием сварных и штампованных корпусов для танков и нового состава брони. Всего за полтора года КБ Дыренкова предложило более 50 различных конструкций! Но природная изобретательность не могла компенсировать отсутствия инженерного образования — почти все проекты оказались неудачными.

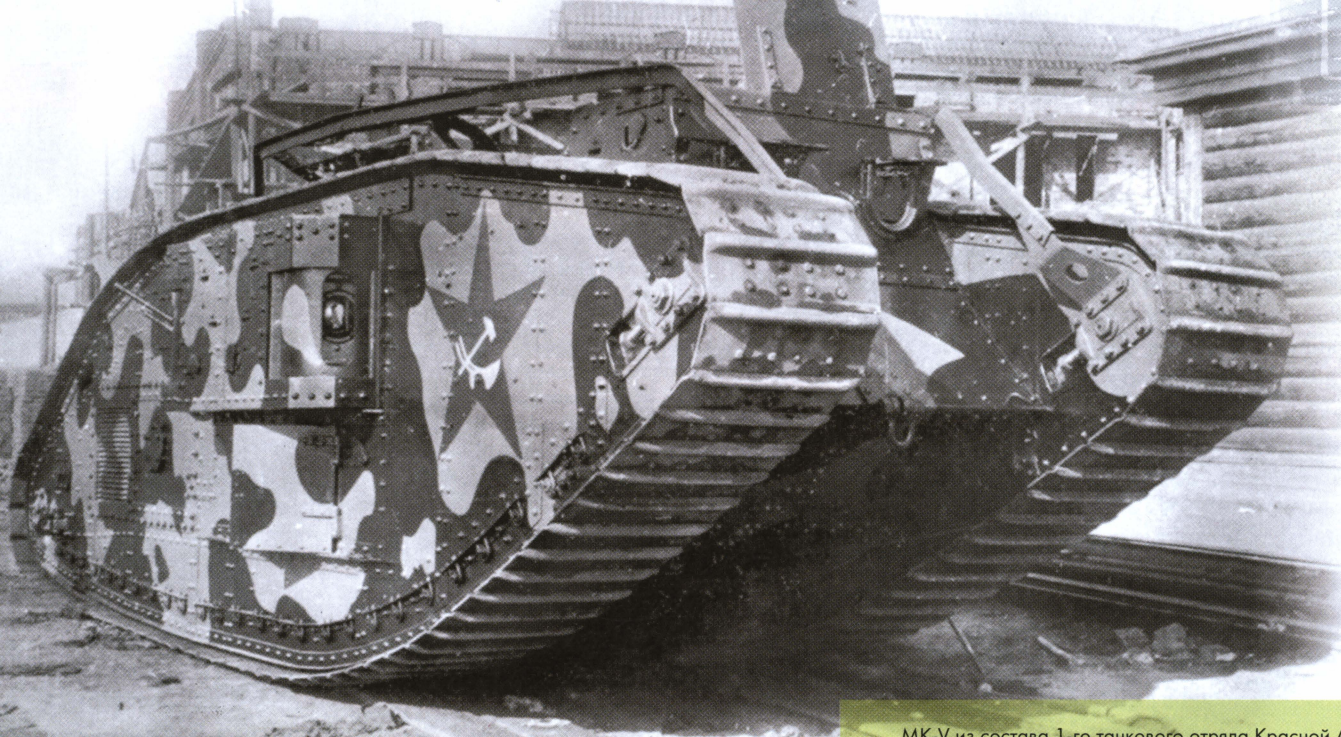
сделать необходимых расчетов по танку (от помощи инженеров, выделенных в его КБ, он категорически отказался), поэтому многие вещи он делал «на глазок». Кроме того, конструктор постоянно отвлекался для разработки своих очередных изобретений, не успев закончить начатое. В результате одни и те же чертежи переделывались по несколько раз.


Окончательная сборка танка Д-4 велась уже в Москве, куда в начале 1931 года было

переведено опытно-конструкторское и испытательное бюро. В марте Д-4 совершил первую пробежку по заводскому двору. Сразу стало ясно, что машина «не удалась». Механизм перехода с гусениц на колеса оказался настолько громоздким, сложным и ненадежным, что ни о каком серийном производстве речи идти не могла. Масса танка оказалась выше расчетной (около 15 т), поэтому Д-4 с трудом мог передвигаться на колесах даже по бетонному полу заводского цеха. На гусеницах он двигался не лучше из-за неудачной конструкции трансмиссии, которая постоянно ломалась. Поняв, что обещанная военным чудо-машина не получилась, Дыренков потерял к ней интерес, занявшись другими проектами. Осенью 1931 года все работы по Д-4 прекратили, а год спустя было расформировано опытно-конструкторское бюро. С 1 декабря 1932 года УММ РККА окончательно отказалось от услуг Н. Дыренкова как конструктора.



Танк Д-4, вид слева. Машина на гусеничном ходу, колеса для движения по шоссе подняты. Ходовая часть закрыта броневым фальшбортом.



 МК-V из состава 1-го танкового отряда Красной Армии после ремонта, Москва, 1920 год. Машина в двухцветном камуфляже и с большой красной звездой на борту.

КАМУФЛЯЖ СОВЕТСКИХ ТАНКОВ — НАЧАЛО

В нашей стране камуфляжная окраска на бронетехнике впервые появилась в годы Гражданской войны — ее использовали в Красной Армии на бронеавтомобилях и бронепоездах примерно с конца 1918 года. При этом камуфляж наносился весьма основательно — вероятно, существовали какие-то указания вышестоящих инстанций на этот счет.

Как известно, первые танки в Красной Армии появились в виде трофеев, захваченных у белогвардейцев и интервентов в 1919–1920 годах. В начале 1920 года в РККА стали формироваться первые танковые автобронеполки

из трофейных машин, для чего утвердили соответствующий штат, который был окончательно скорректирован 6 августа 1920 года. Любопытно, что среди прочих изменений в штат был включен один «маскировщик (живописец)»,

который должен был заниматься нанесением камуфляжной окраски на танки.

Есть предположение, что камуфляж для танков разработал известный советский художник-авангардист А.М. Родченко. Однако досто-

верных фактов, подтверждающих авторство Родченко, пока не найдено.

В документах тех лет встречаются упоминания о двух типах камуфляжа. Например, в донесении о работе Бронепоездного завода в Филях

(он занимался ремонтом автомобилей, бронемашин и танков) зимой 1921–1922 годов говорится о том, что два вышедших из ремонта броневика «окрашены один в весенний, второй в осенний камуфляж». Вероятнее всего, броневик в весеннем камуфляже был окрашен в светло-зеленый и темно-зеленый цвета, а в осеннем камуфляже — в темно-зеленый и желтый.

Кстати, камуфлировались далеко не все машины. Например, в документе от 13 марта 1922 года по поводу танков на ХПЗ сказано:

«Настоящим предписывается вышедший из ремонта танк «Рено» двигатель № 2085, не камуфлированный, сдать Отдельной учебной автотанковой бригаде».

В качестве опознавательных знаков на танки наносились красные звезды — иногда небольшого размера, иногда довольно крупные. В центре звезд изображались плуг и молот белого цвета.

В начале 1920-х годов в Красной Армии трофейные танки чаще всего назывались по марке установленного на них двигателя (МК-V — «Рикардо», МК-А «Уиппет» —



МК-V из состава 2-го танкового отряда Кавказской Краснознаменной Армии, июнь 1922 года. Хорошо видны двухцветный камуфляж машины и обозначение Б-7 на борту.

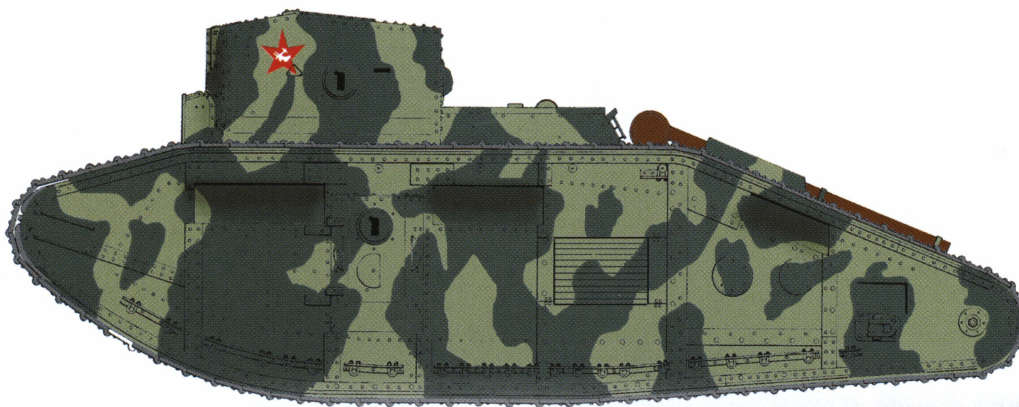
Камуфляж (от французского «camouflage», что в переводе значит «маскировка») — маскировочная окраска в виде полос или пятен различных цветов, применяемая для уменьшения заметности боевой техники на поле боя за счет уменьшения цветового контраста или искажения видимого силуэта. Впервые камуфляж на танках появился в годы Первой мировой войны в армиях Англии и Франции.

«Тейлор», «Рено» — «Рено»). Кроме того, существовало деление танков по размерам: Б — «Большой» (МК-V), М — «Малый» (МК-А и «Рено»). Термина «средний» в те годы не существовало, он появился позже. Поэтому в соответствии с принятой классификацией на борта МК-V часто наносились буква «Б» и цифра: Б-3, Б-5, Б-7 и т.д. Была ли подобная маркировка (с буквой «М») на ма-

шинах МК-А «Уиппет», пока неизвестно. Кстати, буква «Б» на танках МК-V часто заменяла оригинальный четырехзначный английский номер, который имелся на бортах этих машин.

Некоторые танки МК-V получали собственные наименования. В архивных документах встречаются следующие названия: «В чем дело», «За социализм», «Помни Зябки» (Зябки — станция в Витебской области Белоруссии, где в июле 1920 года участвовали в бою МК-V из состава 2-го танкового автобронеполка Красной Армии), «Подарок Ллойд Джоржу» (Ллойд Джорж — премьер-министр Великобритании в 1916–1922 годах).

Камуфляжная окраска на трофейных танках, которые имелись в составе Красной Армии, просуществовала до середины 1920-х годов, после чего все машины перекрасили в однотонный защитный цвет.



Танк МК-V в двухцветном камуфляже. 1-й танковый автобронеполк РККА, июль 1920 года. На рубке — красная звезда с плугом и молотом внутри.

ГУСЕНИЧНЫЙ ХОД

Трудно представить современный танк без надежного гусеничного движителя, обеспечивающего ему способность двигаться по труднопроходимой местности. Первый прообраз современного гусеничного движителя был создан в 1713 году французским изобретателем д'Эрманом. В решение вопросов, связанных с созданием гусеничного движителя, большой вклад внесли и русские изобретатели. 12 марта 1837 года штабс-капитан русской армии Дмитрий Андреевич Загряжский подал в Министерство финансов ходатайство о выдаче ему патента на экипаж с плоскозвеной металлической гусеницей. В протоколе комиссии, рассматривавшей предложение изобретателя, говорилось: «из представленного Загряжским описания и чертежей его изобретения видно, что около каждого обыкновенного колеса, на которых катится экипаж, обводится железная цепь, натягиваемая шестиугольными колесами, находящимися впереди обыкновенного. Бока шестиугольных колес равняются звеньям цепи, цепи сии заменяют до некоторой степени железную дорогу, представляя колесу всегда гладкую и твердую поверхность». В октябре 1837 года патент был выдан. Но промышленники не заинтересовались новшеством и не оценили преимуществ гусеничного хода, а Д.А. Загряжский, не имея средств, не смог реализовать свое изобретение, и в 1839 году патент был аннулирован.



Радиоуправляемая модель Т-72 оснащена металлическими гусеницами, которые копируют оригинальные траки настоящего танка. Данный «реализм» поможет вашей модели перемещаться по пересеченной местности и преодолевать препятствия и крутые склоны.

РАДИОУПРАВЛЯЕМАЯ МОДЕЛЬ ТАНКА Т-72

ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ ГУСЕНИЧНОГО ХОДА

В гусеничном движителе тяговое усилие создается за счет перематывания гусеничных лент. Его преимуществом являются высокие сцепные качества, что обеспечивает повышенную проходимость, и низкое среднее давление на грунт — $11,8\text{--}118 \text{ кН/м}^2$ ($0,12\text{--}1,2 \text{ кгс/см}^2$), то есть меньше давления ноги челове-

ка, что предохраняет машины на гусеничном ходу от глубокого погружения в грунт. Но есть и недостатки, к которым относятся быстрый износ трущихся деталей (траки, штифты), а также поломки траков при неравномерной нагрузке и попадании снега и камней между гусеницами и катками.

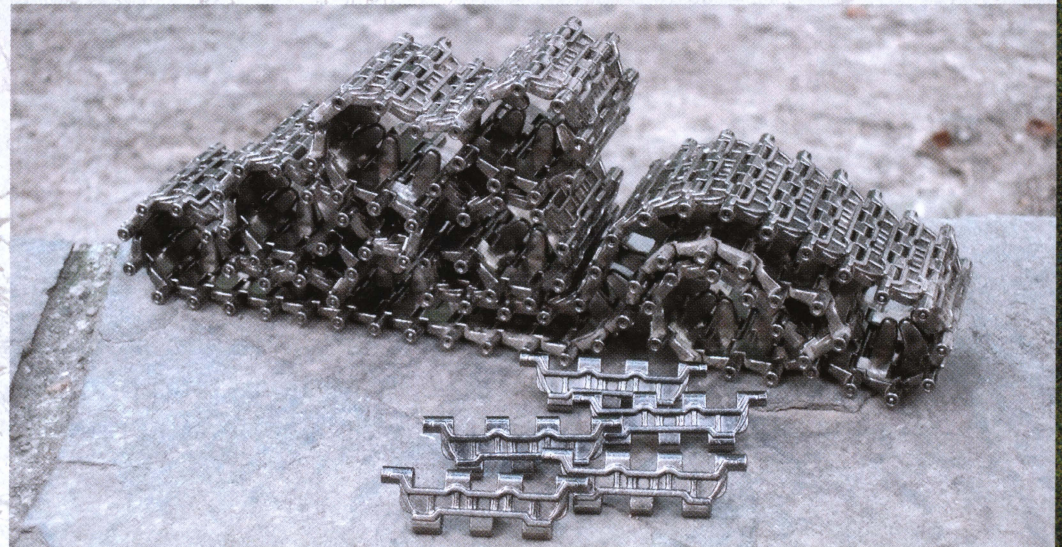
Наш танк Т-72 выполнен в масштабе 1:16, который широко используется для моделирования радиоуправляемых машин. Это оптимальное решение, так как такие модели легко транспортиру-

ются, не занимают слишком много места и в то же время достаточно большие, чтобы на них воспроизвести все конструктивные особенности машины. Модели в таком масштабе могут точно имитировать движение траков и подвески, указывая на сильные и слабые стороны их прототипов. Таким образом, моделист получает в свое распоряжение не только идеально выполненную копию в уменьшенном масштабе, но и изделие, которым можно управлять как настоящим танком. Металлические гусеницы нашего Т-72 сделаны

предельно реалистично. Это значительно повышает его маневренность и эксплуатационные возможности. Кроме того, гусеницы можно снимать, чтобы почистить ходовую часть танка или заменить поврежденные траки.

МЕТАЛЛ, РЕЗИНА ИЛИ ПЛАСТИК

Все модели танков можно условно разделить на три группы в зависимости от материала, из которого выполнены гусеницы. Они могут быть резиновые, пластиковые или металлические. Резиновые гусеничные ленты, как правило, состоят из двух частей и соединяются вместе с помощью клея или горячей пайки. Части гусеничной ленты из пластика также склеивают между собой. Ме-



Трак — звено гусеничной ленты машины с гусеничным ходом (трактора, танка, вездехода и т.п.). Представляет собой фигурную пластину из стали. Как правило, траки снабжены грунтозацепами для повышения проходимости, но встречаются и гладкие траки. Кроме того, траки могут быть гребневые (на траке с внутренней стороны гусеничной ленты расположен один или несколько гребней) или холостые, когда внутренняя поверхность гладкая.

таллические гусеницы состоят из траков и штифтов, выполненных из металла и соединенных

между собой вручную. Многие модели танков имеют пластиковые гусеницы, и моделистам

приходится их красить специальной краской, чтобы придать более реалистичный вид.

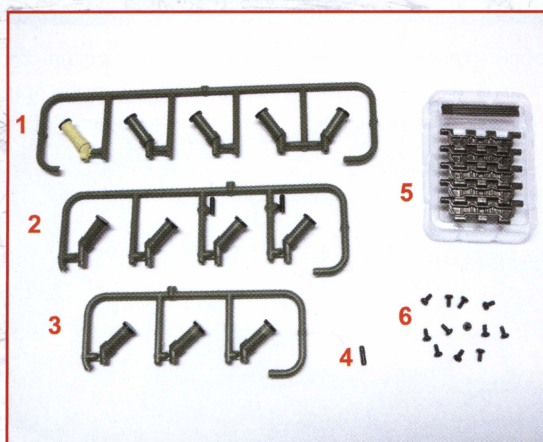


Траки у различных моделей танков полностью повторяют оригинал, они имеют аналогичную конструкцию и полностью выполняют те же функции.

СБОРКА БАШНИ

С этим выпуском вы получили детали, необходимые для продолжения сборки башни танка. Ниже будет подробно рассказано, как правильно установить гранатометы и ствол пулемета на правую сторону башни.

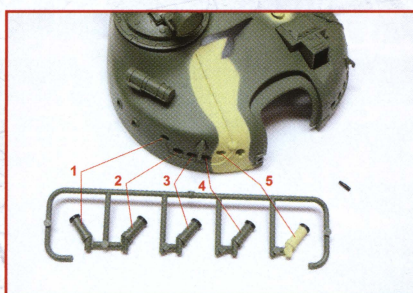
ЭТАПЫ СБОРКИ



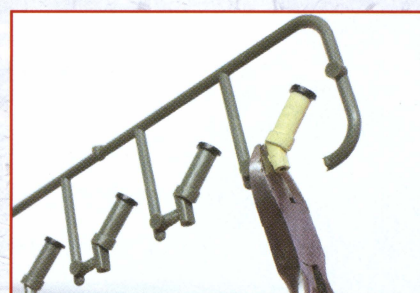
1 На этом этапе сборки вам для работы с деталями потребуются кусачки и технический скальпель.

КОМПЛЕКТ ДЕТАЛЕЙ

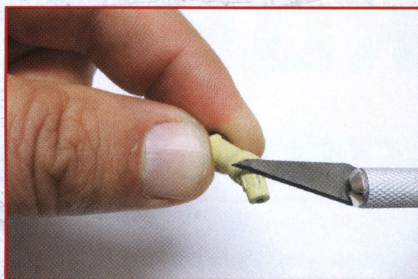
1. Гранатометы (5 шт.)
2. Гранатометы (4 шт.)
3. Гранатометы (3 шт.)
4. Ствол пулемета
5. Траки и штифты (по 5 шт.)
6. Винты (12 шт.)



2 Возьмите башню танка и пять гранатометов на литнике. На переднем плане башни хорошо видны отверстия, в которые нужно установить гранатометы.



3 С помощью кусачек осторожно отделите гранатометы от литника, как показано на снимке.



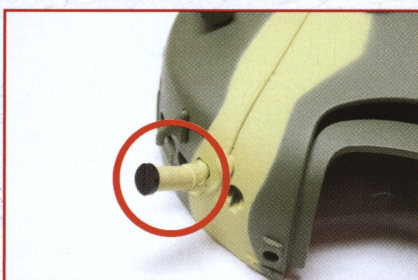
4 Если на деталях остались заусенцы от литника, аккуратно удалите их с помощью лезвия.



5 Приготовьте гранатометы и винты к ним.



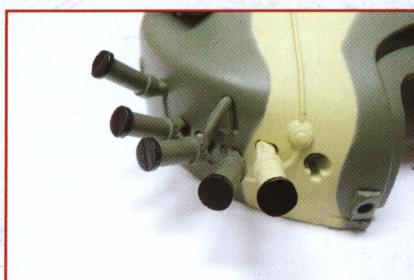
6 Вкрутите винты в деталь гранатомета, чтобы проверить, как они туда входят. Затем извлеките винты для дальнейшего крепления к башне.



7 Вставьте деталь гранатомета в отверстие на башне, как показано на снимке.



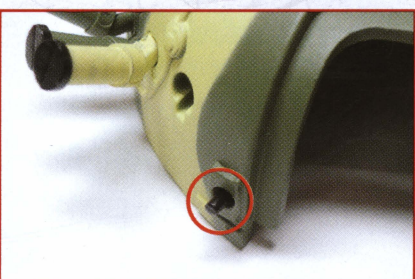
8 С помощью отвертки и винта крепко зафиксируйте деталь с внутренней стороны башни.



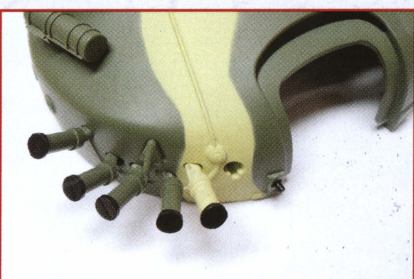
9 Вставьте оставшиеся четыре гранатомета в указанные отверстия для последующей их фиксации на башне.



10 Зафиксируйте их с помощью отвертки и винтов с внутренней стороны башни.



11 Вставьте ствол пулемета в предназначенное для него отверстие. Для фиксации ствола можете использовать суперклей.



12 Так должна выглядеть правая часть башни, оснащенная пятью гранатометами и стволом пулемета.

Оформите подписку на всю коллекцию на сайте www.deagostini.ru и получите замечательные подарки!

Для белорусских читателей:
заказ возможен на сайте www.deagostini.by

СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК КОЛЛЕКЦИИ
с новыми деталями легендарного танка уже через неделю!



В КОМПЛЕКТЕ:

Две части бортовых щитков
Поддерживающие катки (3 шт.)
Кронштейн
Траки и штифты (по 5 шт.)
Винты

ISSN 2409-0107



9 772409 010775

00009